Shell di Bernabich B.
AUTOLAVAGGIO - CAMBIO OLIO ACCESSORI
TRIESTE - Via B. d'ALVIANO, 14 Tel. 040.660291

formula uno

Shell di Bernabich B.
AUTOLAVAGGIO - CAMBIO OLIO ACCESSORI
TRIESTE - Via B. d'ALVIANO, 14 Tel. 040.660291

GRAN PREMIO DI FRANCIA Il tedesco è di nuovo campione, se vince con Barrichello e Montoya al massimo in terza posizione

Ferrari, primo match-ball per Schumacher

Tutte le combinazioni che permetterebbero alla scuderia del Cavallino di trionfare

MAGNY COURS Michael Schumacher a un passo dal mito. Domani a Magny Cours potrebbe conquistare matematicamente il quinto titolo mondiale, un pokerissimo riuscito in passato solo a Fangio. Traguardo che il tedesco punta a tagliare con 6 gare di anticipo, cosa mai riuscita a nessuno.

Per avere il conforto della matematica e aggiudicarsi il titolo iridato con largo anticipo, l'insaziabile Michael Schumacher deve guadagnare sul compagno di squadra Rubens Barrichello un margine di altri 6 punti e arrivare a + 60.

Un vantaggio di tutta sicurezza e assolutamente incolmabile visto che dopo Magny Cours i restanti sei Gran Premi assegnano un massimo di 60 punti.

E anche qualora Barrichello vincesse tutte le ultime sei gare e Schumacher non ottenesse alcun piazzamento, il titolo mondiale andrebbe comunque al campione in carica in quanto, a parità di punti, farebbe valere le sue 8 vittorie contro le 7 ottenibili dal brasiliano.

MONTOYA E RUBENS AL TERZO POSTO Per farla semplice un successo di Michael a Magny Cours, con Barrichello e Juan Pablo Montoya fuori dai primi due posti, consegnerebbero al tedesco il terzo titolo iridato consecutivo con sei gare di anticipo. Un'impresa mai riuscita a nessuno.

RALF SECONDO Ma c'è di più: il ferrarista può trovare nel fratellino Ralf un grande alleato verso la conquista del mondiale già domenica in Francia. L'eventuale secondo posto di Ralf (che andrebbe così a 36 punti contro i 96 di Michael per un'incolmabile differenza di 60 punti) consentirebbe al fratello maggiore di fregiarsi dell'iride.

DOPPIETTA FERRARI E se a Magny Cours dovesse arrivare la quinta doppietta Ferrari della stagione? Nessun problema. Se Schumacher vincesse a Magny Cours e Barrichello arrivasse secondo, per il team del Cavallino ci sarebbe comunque più d'un motivo per far festa. Infatti il mondiale sarebbe vinto aritmeticamente da uno dei due ferraristi nella più classica delle lotte in famiglia. A quel punto solo Barrichello potrebbe insidiare la leadership di Schumi con buona pace di Montoya, Ralf e compagnia bella.

Al di là della casistica, quella che attende il numero uno ferrarista appare davvero una formalità anche se lui ammette di avere una preferenza: «Vado in Francia per vincere la corsa e, se arriva il titolo mondiale, tanto meglio. Però, se devo essere sincero, mi piacerebbe di più festeggiarlo a Hockenheim in Germania, a casa mia».

In questo momento la «rossa» modello F2002 è una monoposto di un altro pianeta, il quinto titolo costruttori consecutivo è ampiamente ipotecato (per la matematica bisognerà pazientare ancora un attimo...). E le avversarie arrancano.

E non si vede come possano arginare in tempi brevi lo strapotere ferrarista. Schumacher, un fuoriclasse al volante di una monoposto attualmente invincibile, si diverte a demolire record su record: col quinto titolo mondiale eguaglierà il «mitico» argentino Juan Manuel Fangio entrando nella leggenda della Formula Uno, mai nessuno ha vinto tanti Gran Premi come lui (60 contro i 51 di Prost) infarciti da 46 pole position, 47 giri veloci e 887 punti complessivi.

Stefano Aravecchia

Ralf Schumacher potrebbe fare un favore al fratello.

Il colombiano Montoya

Michael Schumacher potrebbe diventare campione del mondo già a Magny Cours.

Piloti d'Oltralpe in crisi, manca il campione

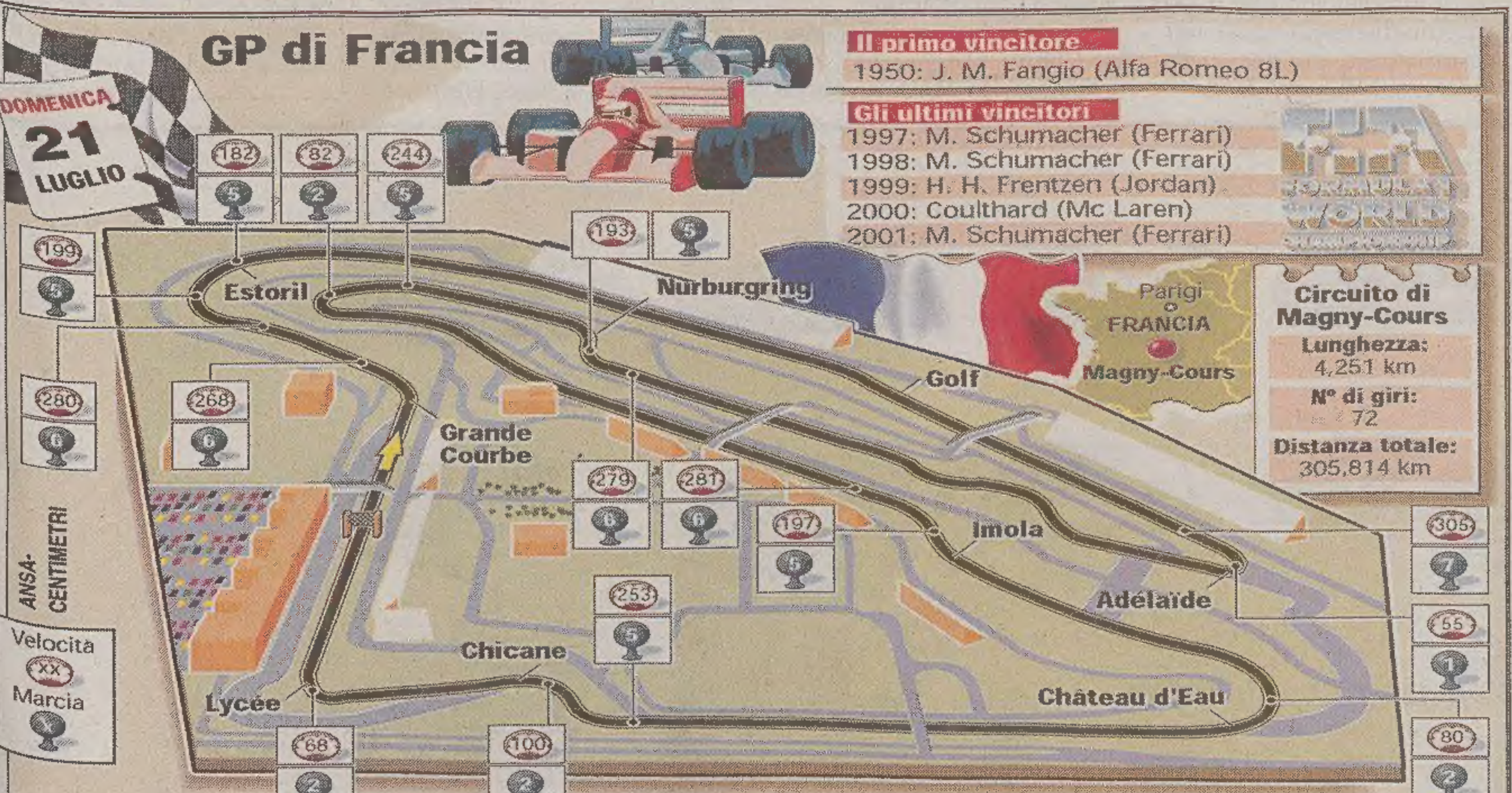
Alain Prost

MAGNY COURS C'era una volta negli anni Settanta la grande scuola di piloti francesi cresciuti a controsterzi e violente staccate sugli autodromi di Le Castellet e Magny-Cours. François Cevert ne fu il capostipite, poi vennero Laffite, Depailler, Jarier, Tambay, Pironi, Arnoux, Prost e in tempi più recenti Alesi e Panis.

A Digione, uno di loro, Jean Pierre Jabouille, scrisse nel 1979 una pagina storica della F1 centrando con la Renault Turbo il primo successo nella massima formula di un motore sovralimentato. Dietro, a combattere per la piazza d'onore, Gilles Villeneuve ingigantiva il proprio mito a suon di ruotate e sorpassi con l'altra Renault di Arnoux, degno avversario del Canadese volante.

Alain Prost, unico campione iridato d'Oltralpe, vinse a Digione nell'81 il suo primo Gp in carriera. Sull'asfalto liscio di Magny-Cours, dove i sorpassi sono impossibili e tutto ciò che accade si circoscrive al tornantino Adelaide durante i primissimi giri di gara, i ricordi portano solo tanta nostalgia.

PROVE LIBERE



I piloti del Cavallino ieri hanno studiato i nuovi alettoni e le nuove speciali mescole Bridgestone

Il più veloce è Coulthard su McLaren

MAGNY COURS Il tempo lo farà oggi. Anche perchè uno come lui, con un vantaggio «esagerato», si può permettere tutto, anche di non avere fretta. Pur viaggiando a 300 orari. Michael Schumacher a Magny Cours guarda al quinto titolo che lo allineerà al mito di Fangio ma lo fa con «discrezione», lasciandosi scorrere addosso la tensione, pensando soltanto a fare il suo dovere, ovvero il perfezionista. Per il venerdì che regala crono e pole virtuali il campione, su una pista che conosce a memoria (ci ha trionfato cinque volte) e dalla quale non si aspetta certo cadeau dai rivali, ha viaggiato più di qualsiasi altro pilota. Cinquanta giri in tutto per simulare, giocare a nascondino, saggiare la pista, strigliare il Cavallino, studiare i nuovi alettoni e le speciali mescole Bridgestone, scoprire le lacune, incappare in testacoda (all'ultima chicane e a meno di due minuti dalla fine), superare le difficoltà nel terzo settore, quello più impegnativo.

Tutto per la gara, la vittoria, il titolo (sempre che Barrichello e Montoya non si piazzino secondi). Coulthard che di giri ne ha fatti 37 non ha il dovere di bluffare con la sua McLaren e, liberando il gas senza guardare troppo alle sottigliezze, ha conquistato il miglior tempo (1'14"025) davanti al compagno di scuderia Raikkonen.

Terzo a 215 millesimi Schumi, poi Barrichello, che nella prima ora di libere era stato il più veloce, e Ralf Schumacher. In ritardo Juan Pablo Montoya (decimo) con l'altra Williams semidistrutta dal colombiano che perde il controllo della monoposto a 280 orari alla Grane Courbe. Tanta paura, nessun danno per il pilota.

Arrows stritolata dai debiti

LONDRA «Nonostante tutto ce l'abbiamo fatta»: il team Arrows è presente al Gp di Francia, ma la crisi finanziaria in cui si dibatte dall'inizio della stagione è tutt'altro che risolta. Lo ha ribadito il team-manager Tom Walkinshaw. Ieri, nelle libere, le vetture sono rimaste ai box, ma oggi, ha assicurato Walkinshaw, saranno in pista. Secondo il boss della scuderia inglese, «ci sono buone probabilità per l'ingresso di nuovi investitori, ma la trattativa ha bisogno di tempo». La Arrows era già stata sul punto di saltare il Gp d'Inghilterra ma aveva raggiunto un accordo in extremis e «gara-per-gara» con la Ford fornitrice dei motori Cosworth e pesante creditrice del team inglese.

Secondo Walkinshaw, che a Silverstone avrebbe pagato di tasca sua i ricambi Cosworth convincendo così i piloti Enrique Bernoldi e Heinz-Harald Frentzen a scendere in pista, per correre in Francia la Arrows deve trovare almeno 1,5 milioni di euro, 3 per garantirsi la presenza al successivo (28 luglio) Gp di Germania a Hockenheim prima del break di 15 giorni di agosto.

La Formula Uno 2002 ha già perso quest'anno una scuderia, la Prost.

Shell di Bernabich B.
AUTOLAVAGGIO - CAMBIO OLIO ACCESSORI
TRIESTE - Via B. d'ALVIANO, 14 Tel. 040.660291

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI FRANCIA La storia dei tracciati transalpini: l'italiano con l'Alfa apre l'albo d'oro nel '32

Dove trionfarono i mitici Nuvolari e Fangio

Gli organizzatori hanno sperimentato numerose piste prima di scegliere Magny Cours

MAGNY COURS Alle porte di Reims, in aperta Champagne, bastano tre interminabili strade pubbliche, quasi completamente rettilinee, per disegnare nel 1925 l'antesignano dei circuiti francesi da Gran Premio. Rappresenta per quasi 40 anni uno dei templi europei della velocità, oggi smantellato e dissacrato dalle erbacce che infestano quel poco rimasto del tracciato, la tribuna d'arrivo e i box.

È qui che nel '32 va in scena il primo Gp di Francia della storia, vinto da Tazio Nuvolari con la mitica Alfa e sempre a Reims trova sede nel 1950 l'atto francese del primo campionato del mondo di F1. La vince Fangio quell'edizione, che vede i piloti sfiorare i 300 orari nel tratto rettilineo che porta dalla periferia di Reims all'abitato di Gueux e, dato ancor più impressionante per l'epoca, frenare «soltanto» a 300 metri dalla curva. Nel '52 la Francia organizza un campionato nel campionato: otto corse in altrettanti differenti circuiti. La quarta di queste gare - disputata a Reims e vinta da Behra con la Gordini - non è valida per il mondiale ma alimenta nei rivali l'illusione che la Ferrari sia battibile. Non sarà così invece a Rouen-Les Essarts, una settimana più tardi, dove nel titolato Gp dell'Acf, Ascari doppia tutti al volante della Rossa lanciandosi verso il primo dei suoi due mondiali. L'anno successivo si torna a Reims per assistere al sorpasso di Hawthorn ai danni di Fangio, all'ultima curva dell'ultimo giro.

L'argentino si rifarà dodici mesi più tardi, nel Gp che

Manuel Fangio

vede l'esordio della Mercedes carenata per i circuiti veloci: Fangio giunge sul traguardo in parata con il compagno di squadra Kling ma il vincitore designato è lui, cui la casa tedesca non può permettersi di far perdere il titolo. L'edizione del '55 è annullata dopo il disastro di Le Mans mentre quella dell'anno dopo dimostra come gli ordini impartiti ai piloti dai box non siano un invenzione dei nostri tempi, con Castellotti invitato dalla Ferrari a cedere la vittoria a Collins, che si trova in testa al campionato. A Rouen, nel 1957, Fangio conquista una delle sue più schiaccianti vittorie e di nuovo a Reims ('58), il cinque volte iridato annuncia l'immediato ritiro dopo aver visto morire in gara l'amico ed ex compagno Musso, finito in un fossato con la sua Ferrari alla curva Muizon.

Negli anni Sessanta al circuito di Reims restano ancora tre cartucce da sparare prima di uscire di scena dal giro in modo definitivo di fronte al proliferare di tracciati di più moderna concezione: le ultime due ('63 e' '66) sono firmate dai campioni del mondo Clark e Brabham anche se il Gp più celebre tra questi è in realtà quello del 1961, vinto rocambolescamente al debutto in F1 dal milanese Baghetti su Ferrari. Reims passa il testimone a Rouen-Les Essarts, soltanto per tre edizioni, due delle quali ('62 e '64) segnano i primi due successi in carriera dell'americano Gurney mentre la terza, datata 1968, è caratterizzata dal mortale incidente di Jo Schlesser con la nuova Honda, tragica fatalità che non consentirà più di rivedere la F1 a Rouen.

Il mitico pilota italiano Tazio Nuvolari al volante di un «bolide» dell'epoca.

La gara al via alle 14 di domani (diretta Raiuno)

ROMA Il programma televisivo per il Gran premio di Francia è quello abituale per gli appuntamenti europei. Le prove di qualificazione oggio andranno in onda su Raitre dalle ore 13. Domenica dalle 9.30 alle 10 su Raiuno il warm-up e alle 14 sulla stessa rete la partenza della gara. La pay-tv +F1 in aggiunta a quanto proposto dalla Rai trasmetterà anche le prove di domani mattina (9-9.45 e 10.15-11).

WILLIAMS Test a Monza e Valencia. Doppia sessione per il team Williams a Monza e Valencia. Sul circuito spagnolo soprattutto lavoro di messa a punto e prove di pneumatici. In Brianza test di aerodinamica. In pista sono scesi i collaudatori, il brasiliano Antonio Pizzonia e e lo spagnolo Gene.

Torna Alonso

RENAULT In arrivo Alonso Il pilota spagnolo Fernando Alonso, attuale collaudatore della scuderia francese, dovrebbe essere promosso nel 2003 titolare dalla Renault. Confermato Trulli, a piedi resterebbe Button, che forse va alla Jaguar-Cosworth.

JORDAN La Jordan potrebbe cambiare motori nella prossima stagione. Il team irlandese sarebbe vicino all'accordo per avere i propulsori Cosworth, gli stessi che equipaggiano la Jaguar.

TOYOTA McNish ha girato a Monza in settimana. Il lavoro è stato rallentato da alcuni problemi di elettronica. La simulazione di Gp è comunque alla fine riuscita: 71 giri con il migliore in 1'24"511.

Le date del mondiale di Formula 1

3 marzo	Australia	Melbourne
17 marzo	Malesia	Sepang
31 marzo	Brasile	Interlagos
14 aprile	San Marino	Imola
28 aprile	Spagna	Barcellona
12 maggio	Austria	Zeltweg
26 maggio	Monaco	Montecarlo
9 giugno	Canada	Montreal
23 giugno	Europa	Nurburgring
7 luglio	Gran Bretagna	Silverstone
21 luglio	FRANCIA	MAGNY-COURS
28 luglio	GERMANIA	HOCKENHEIM
18 agosto	UNGHERIA	BUDAPEST
1 settembre	BELGIO	SPA FRANCORCHAMPS
15 settembre	ITALIA	MONZA
29 settembre	STATI UNITI	INDIANAPOLIS
13 ottobre	GIAPPONE	SUZUKA

ANSA-CENTIMETRI

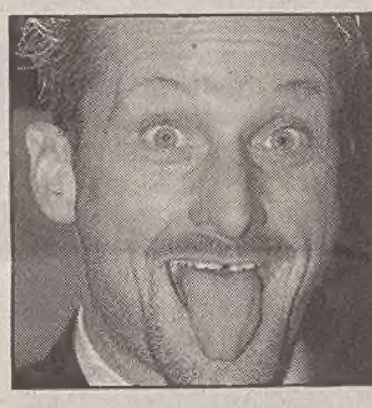
LA CURIOSITÀ

Accostamento auto e moto: nel mondiale Superbike domina come la Ferrari in Formula Uno. Ancora più agguerrita in futuro

La bolognese Ducati è l'altra rossa vincente

BOLOGNA Un mondiale nello sport di norma ha i colori dell'iride, ma negli ultimi tempi nel mondo dei motori l'ideale arcobaleno del vincitore ha tonalità sempre meno variopinte. La tinta unita della Formula Uno è confezionata a Maranello, sarto tedesco Michael Schumacher. Nelle due ruote della Superbike le Rosse imbattibili nascono a Borgo Panigale, Bologna, alla Ducati.

Nel mondiale delle moto derivate dalla produzione di serie, la Ducati è in pista da sempre. Nella prima edizione del 1988 Marco Lucchinelli con la 851 alla fine è quinto. Il primo dei nove titoli piloti (più dieci riservati ai costruttori) è del 1990 con il francese Raymond Roche. La stagione successiva il bis



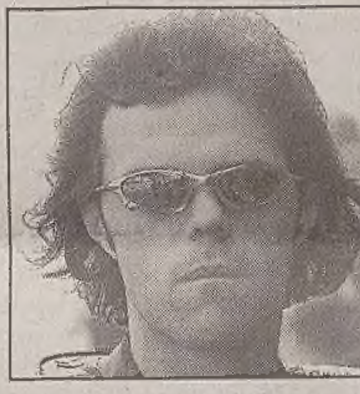
Carl Fogarty

con l'americano Doug Polen, che vince 17 gare su 26, un record che proprio quest'anno Bayliss potrebbe superare. Polen si ripete nel 1992, ma nel '93 la spunta l'americano Scott Russell con la Kawasaki.

Alla Ducati reagiscono: nuova moto (la 916) e mondiale al britannico Carl Fogarty, a segno pure nel 1995. Nel '96 ancora Ducati, questa volta con Troy Corser, australiano.

Fogarty trionfa ancora nsl 1998 e nel 1999, mentre nel 2000 arriva a Borgo Panigale solo il titolo costruttori complice l'incidente a King Carl, che lo costringe al ritiro. Deposto un re, se ne fa un altro: Troy Bayliss, australiano, centra il mondiale 2001 e quest'anno fa lo Schumacher con 14 gare su 18 vinte con la 998R Testastretta.

Ora la Superbike, ma comunque non sarà abbandonata, inizia a stare un po' stretta alla Ducati, che dopo il cambio di regolamento del motomondiale ha deciso di andare a sfidare Honda,



Loris Capirossi

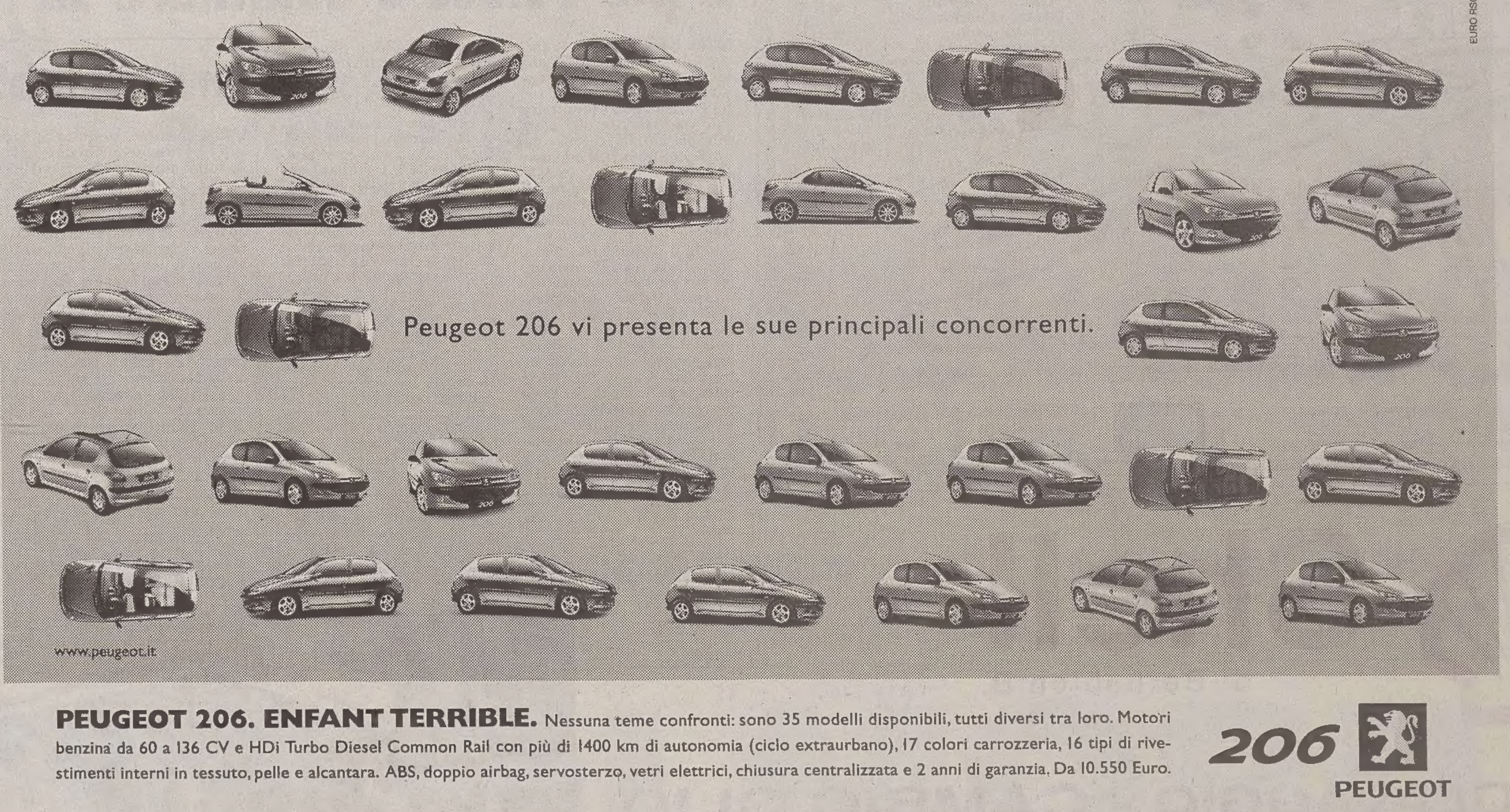
Yamaha e Suzuki fra i prototipi della MotoGp. La nuova Desmosedici è una 4 tempi di 989 cc., 4 cilindri a L capace di una velocità massima di 325 km/h. Il telaio un traliccio in tubi di acciaio.

L'amministratore delegato, Claudio Domenicali, per il 2003 nella MotoGp punta «su una stagione in cui imparare tutti i segreti del nuovo campionato». Un profilo basso all'esordio ma con «l'obiettivo di ottenere da subito un livello di competitività adeguato alle aspettative dei nostri tifosi».

Uno dei piloti sarà Troy Bayliss, l'altro non dovrebbe essere comunque di secondo piano. La Marlboro ha appena annunciato che a fine stagione non rinnoverà la sponsorizzazione con la Yamaha. Da più parti si parla di un prossimo matrimonio con la Ducati, portando come dote Max Biaggi, o alla peggio Carlos Checa. Un altro candidato a condurre le Rosse è Loris Capirossi, che da da tempo cerca una moto ufficiale per tornare al vertice.

Luca Dall'Ara

EURO RSCG



PEUGEOT 206. ENFANT TERRIBLE. Nessuna teme confronti: sono 35 modelli disponibili, tutti diversi tra loro. Motori benzina da 60 a 136 CV e HDi Turbo Diesel Common Rail con più di 1400 km di autonomia (ciclo extraurbano), 17 colori carrozzeria, 16 tipi di rivestimenti interni in tessuto, pelle e alcantara. ABS, doppio airbag, servosterzo, vetri elettrici, chiusura centralizzata e 2 anni di garanzia. Da 10.550 Euro.

206 PEUGEOT

CONCESSIONARIA Padovan & Figli Trieste via Flavia 47 tel. 040.827782
www.padovanefigli.it

A MONFALCONE	VENDITA E ASSISTENZA	AUTOLISERT	VIA TIMAVO 2	TEL. 0481.790504
A GORIZIA	VENDITA	AUTOFRANCE	STRADONE DELLA MAINIZZA 12	TEL. 0481.391808
A GORIZIA	ASSISTENZA	PREZAUTO	STRADONE DELLA MAINIZZA 12	TEL. 0481.390715

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI FRANCIA Secondo il direttore tecnico della Ferrari è un percorso difficile da interpretare

Brawn: «Vi svelo i segreti di Magny Cours»

«Uno dei fattori chiave per ottenere un buon tempo sul giro è una buona trazione»

Il direttore tecnico della Ferrari Ross Brawn assieme ai piloti Michael Schumacher e Rubens Barrichello con insolite parrucche rosse si abbandonano all'entusiasmo dopo uno dei tanti trionfi della scuderia del Cavallino.

Le vittorie in Formula 1

Pos.	Pilota	Nazione	Vittorie
1	**Michael Schumacher**	**Germania**	60
2	Alain Prost	Francia	51
3	Ayrton Senna	Brasile	41
4	Nigel Mansell	GB	31
5	Jackie Stewart	GB	27
6	Jim Clark	GB	25
	Niki Lauda	Austria	25
8	Juan Manuel Fangio	Argentina	24
9	Nelson Piquet	Brasile	23
10	Damon Hill	GB	22
11	Mika Hakkinen	Finlandia	18
12	Stirling Moss	GB	16
13	Emerson Fittipaldi	Brasile	14
	Jack Brabham	Australia	14
	Graham Hill	GB	14
16	Alberto Ascari	Italia	13
17	**David Coulthard**	**GB**	12
	Mario Andretti	USA	12
	Alan Jones	Australia	12
20	Carlos Reutemann	Argentina	12
	Jacques Villeneuve	**Canada**	11
22	James Hunt	GB	10
	Ronnie Peterson	Svezia	10
	Jody Scheckter	Sud Africa	10
25	Gerhard Berger	Austria	10
26	Jacky Ickx	Belgio	8
	Dennis Hulme	Nuova Zelanda	8
28	Rene Arnoux	Francia	7
29	Tony Brooks	GB	6
	Jacques Lafitte	Francia	6
	Riccardo Patrese	Italia	6
	Jochen Rindt	Austria	6
	John Surtees	GB	6
	G. Villeneuve	Canada	6

ANSA-CENTIMETRI

MAGNY COURS Il direttore tecnico della Ferrari Ross Brawn presenta la gara della domenica. Il circuito di Magny Cours presenta due caratteristiche particolari: la pista molto liscia e un completo spettro di vari tipi di curve, da un tornante da affrontare in prima a curve ad alta velocità, più tutte le possibili vie di mezzo, inclusa una stretta chicane. Come risultato di tutto ciò, si tratta di un circuito difficile, paragonato ad altri, nella scelta del giusto assetto, particolarmente per quello che riguarda il peso e la rigidità del telaio stesso.

«Ci sono alcuni cordoli che bisogna toccare a velocità sostenuta lungo la chicane - spiega Ross Brawn sul sito Ferrari - ma questo contrasta con l'assetto rigido del telaio che sarebbe invece necessario a Magny-Cours. Questo spiega anche perchè le macchine sembrano poco maneggevoli alla chicane e ci sono spesso uscite di pista». Questo significa che la maneggevolezza ideale deve essere sacrificata sulla chicane per assicurare una buona manovrabilità nelle altre parti del circuito.

Uno dei fattori chiave per ottenere un buon tempo sul giro a Magny-Cours è una buona trazione, che rappresenta un altro compromesso tra la trazione a bassa velocità e la necessità di preoccuparsi invece della gomma anteriore sinistra, che soffre molto più di ogni altra su un tracciato che ha la tendenza a causare sottosterzo alla macchina.

«Se si fa l'assetto della macchina in modo da salvaguardare la gomma anteriore sinistra - spiega Brawn - la trazione soffre, così si deve programmare il set-up in modo da ottenere una bassa velocità di trazione e grip sull'anteriore, ma poi, visto che la velocità aumenta, occorre anche aumentare l'aderenza sul posteriore, in modo da consumare meno le gomme anteriori. Questo è particolarmente difficile da fare a Magny Cours perchè la macchina ha un assetto rigido e c'è davvero poco gioco per la sospensione. Il trucco è muovere progressivamente la rigidità del rollio della macchina verso il posteriore man mano che la velocità aumenta. Questo è un compromesso costante tra il davanti e il dietro della macchina, con il davanti che soffre nelle curve ad alta velocità e il dietro nelle curve più lente».

A causa della degradazione delle gomme, peggiorata da un elevato carico di benzina, questa gara si svolge normalmente su due soste. Solitamente è anche la prima delle gare con le temperature più elevate in Europa, seguita da quelle ancora più calde di Hockenheim e d'Ungheria. Questo comporta un duro lavoro nei test sulle gomme per fare poi la giusta scelta di pneumatici per le gare a venire.

«Recentemente abbiamo fatto molti test a Monza e abbiamo lavorato a un nuovo tipo di mescola che ci ha dato alcune buone informazioni e, speriamo, una gomma migliore per le gare future» conclude Brawn. In aggiunta a ciò, la squadra metterà in pista una versione rivista e potenziata nel raffreddamento del nuovo cupolone che è stato montato per la prima volta al Nürburgring, e anche un nuovo pacchetto aerodinamico.

IL PERSONAGGIO

Schumi: «Non farò alcun calcolo Correrò senza condizionamenti»

MAGNY COURS Non arriva al punto di dire che quasi non gli importa, «perchè sappiamo tutti in quali circostanze si corre, cosa può accadere, e in base a quali combinazioni». Però per Michael Schumacher il fatto che sul circuito di Magny Cours lui possa laurearsi per la quinta volta nella sua vita campione del mondo è una mera coincidenza, un elemento quasi secondario. Giunto in terra di Francia dopo una vacanza in moto in Sardegna (sulla quale però il tedesco non ha voluto dire nulla), Schumi a Magny Cours non ha manifestato alcuna tensione particolare per una vigilia che particolare lo è nei fatti. Anzi, ha fatto di tutto per viverla come se fosse la solita vigilia del solito gran premio: «Per me quella di domenica è una gara come un'altra. Non sto lì a far calcoli, nè voglio lasciarmi condizionare da pensieri diversi. Resto concentrato sul Gp come ogni volta. Non mi aspetto che possa succedere alcunchè. Ovviamente farò di tutto per vincere, come sempre. Poi vedremo quale sarà il risultato alla fine».

La verità è che Schumi spera non solo di vincere, ma di chiudere la partita mondiale. Senza fretta: se non sarà in Francia (e, con 7 gare di anticipo sarebbe record assoluto nella storia della F1), sarà a Hockenheim, tra un settimana. Gara storica o meno, Schumi non vuole crearsi tensioni aggiuntive. «Vedremo domenica sera» ha commentato.

Se lui non lo fa, sono i numeri a parlare per lui: nel caso in cui lui vincesse il Gp di Francia (sarebbe la 7.a volta), e nel caso in cui nè Barrichello nè Montoya giungessero secondi, lui sarà matematicamente campione del mondo. Perchè ha 54 punti di vantaggio sul compagno di squadra, 55 sul colombiano. Un abisso che domenica potrebbe diventare definitivo.

«Che succeda qui o da un' altra parte non è importante per me - si è limitato a dire il tedesco -, nè è importante il "quando". Ciò che ha importanza è che succeda».

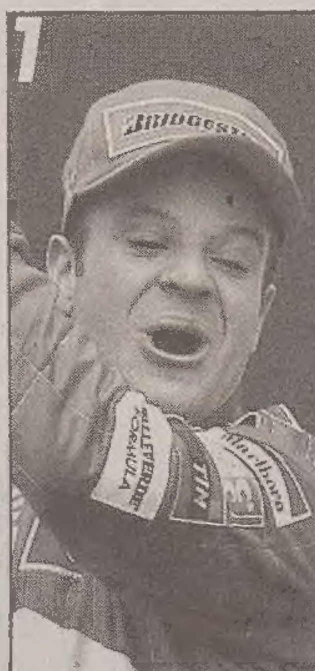
Rilassato e abbronzato, Schumi si è presentato a Magny Cours pensando (almeno a parole) più al calcio che non al Mondiale.

Un Barrichello sereno versione familiare

Rubinho tra pappette e pannolini: «Non sono mai stato invidioso, sono al servizio della squadra»

MAGNY COURS Da un lato un pilota che di gare ne ha vinte sessanta, dall'altro uno che ne ha vinte due. Ma Rubens Barrichello non è invidioso, anzi. «Se c'è una cosa di cui sono orgoglioso nella mia vita è proprio questa: non so cosa sia l'invidia. Come Michael punta al titolo, così io punto a fare al meglio il mio lavoro. E quest'anno penso di averlo fatto bene».

Rubens Barrichello si è presentato con questo stato d'animo sul circuito di Magny Cours, quello che potrebbe vedere il suo compagno di squadra laurearsi per la quinta volta campione del mondo. Sereno come mai era apparso prima, disposto a parlare tanto di automobilismo quanto della sua vita privata. Della moglie Silvana «che non vuole avere più figli, ma io cerco di convincerla, e intanto... ci teniamo in esercizio»; del figlio Edoardo, al quale cambia il pannolino, dà da mangiare, gli assaggia le pappette «anche quelle che sembrano avere un cattivo odore, invece sono buone, le mangia tutte»; di questo 2002 così diverso dagli altri anni in Ferrari «perchè in questa famiglia sono forse il più tranquillo di tutti quest'anno». Perchè? «Per Edoardo. Desideravo tantissimo avere un figlio, e adesso è arrivato».



Rubens Barrichello

Al Gran Premio di Francia Barrichello farà di tutto per «dare il massimo». «Dare il meglio per me e per la squadra» ha ripetuto. Nella speranza, perchè no, di vincere. «Non abbiamo ancora parlato tra di noi della strategia per questo gran premio. Per quanto mi riguarda lo affronto come tutte le altre gare, nella speranza di vincerlo. E il fatto che Michael qui possa laurearsi campione non credo che cambi il nostro modo di lavorare».

Di sicuro Rubens farà di tutto per essere a disposizione della squadra, ma altrettanto sicuramente non si concederà a calcoli troppo espliciti. Per esempio - gli ha chiesto un giornalista - se tu fossi 2.o e Ralf 3.o, lo lasceresti passare? In quel modo Michael sarebbe matematicamente campione..... «Mai e poi mai - ha risposto il brasiliano - questa non è un' ipotesi, è solo una stupidaggine. Un pilota corre sempre per vincere».

Cosa che spera di riuscire a fare nel prosieguo della stagione. Al punto che tra l'ipotesi di essere vicecampione del mondo e quella di vincere qualche gara da qui a ottobre, Rubens non ha dubbi: «Vincere le gare. So che l'obiettivo del team è quello di raggiungere il secondo posto nella classifica piloti. Ed è un obiettivo a cui tengo anch'io. Però se ci sarà la possibilità di vincere qualche gara cercherò di vincere. È la ragione stessa di chi fa questo sport».

Visti i risultati, ritieni questa la tua miglior stagione in Formula Uno? «Sì. È il merito è di Edoardo».

RENAULT Mégane Station Wagon

- climatizzatore
- ABS con EBV (ripartitore elettronico di frenata)
- AFE (sistema di assistenza alla frenata di emergenza)
- airbag conducente e passeggero
- airbag laterali testa-torace
- servosterzo
- fari fendinebbia
- chiusura centralizzata con telecomando
- disponibile in 4 motorizzazioni:
  1.4 16V (95 CV), 1.6 16V (110 CV), 1.9 DTI (80 CV), 1.9 DCI (105CV).

*Offerta valida fino al 31 luglio

Renault Mégane Station Wagon
1.4 16V Air a **€ 12.350,00***
o la paghi dopo le vacanze*

Formule analoghe valide su tutta la gamma

Rate da € 262,71. Esempio di finanziamento: Renault Megane SW Air 1.4 16v € 14.870,00, Iva inclusa ed IPT esclusa; acconto di € 100 escluso IPT, importo massimo finanziato € 14.300,00, 60 rate da € 262,71, T.A.N. 3,90%, T.A.E.G. 3,39%. Spese apertura pratica € 140,00. Imposta di bollo €10,33 salvo approvazione RNC. È una nostra iniziativa valida fino al 31/5/2002

È un'iniziativa delle Concessionarie Renault:

DAGRI Via Flavia, 118 - Trieste - Tel. 040 281212 - www.dagri.it

NUOVO ORARIO NON STOP LUNEDI - VENERDI
9.00 - 19.00 / SABATO 9.00 - 12.30 15.00 - 19.00

Comune di Trieste
Assessorato
alla Cultura

REVOLTELLA ESTATE 2002

Museo
Revoltella
Trieste

Uno dei luoghi più suggestivi dell'estate triestina è certamente la terrazza panoramica del Museo Revoltella, che anche quest'estate, come avviene ormai da dieci anni, diventerà un ospitale caffè e sarà aperto al pubblico dal tramonto a mezzanotte tutte le settimane da giovedì a domenica. "Revoltella estate", **inizia quest'anno sabato 20 luglio e si chiuderà domenica 1 settembre**, dopo una trentina di "notti al museo" ricche di contenuti culturali.
Molti gli appuntamenti per i visitatori del dopocena: nello spazio sopra l'auditorium è allestita la mostra Arte e Psicanalisi, in cui sono esposte opere di artisti triestini del primo Novecento influenzati dalla diffusione della psicanalisi in città, grazie ad Edoardo Weiss, allievo di Freud; tra le opere esposte quelle di Nathan, Timmel, Sofianopulo, Marussig, Bolaffio, Lannes e i ritratti di Svevo, Saba, Giotti, Stuparich.
Al quinto piano, invece, si trova la grande esposizione dedicata alla Pittura Fantastica in Italia che costituisce una vasta panoramica dell'arte "visionaria" dall'inizio del Novecento ai giorni nostri, con nomi di grandissimo rilievo come de Chirico, Fini, Morandi, de Pisis, Cagnaccio di San Pietro, Cremona, Ligabue, ecc.
La mostra è curata da Vittorio Sgarbi. Non mancheranno gli incontri culturali: il giovedì sarà dedicato alle visite guidate serali delle mostre, il venerdì agli spettacoli teatrali o alla presentazione di libri e il sabato ai concerti di musica classica curati dal Maestro Marco Sofianopulo, direttore della Cappella Civica.

polystudio

Le Mostre

Arte e Psicanalisi. Volti

Da de Chirico a Leonor Fini Pittura Fantastica in Italia

L'acqua torna a scorrere nelle fontane del Museo

I Concerti e gli incontri

In auditorium e sulla terrazza

La terrazza panoramica con il caffé aperto fino a mezzanotte

Le visite guidate

Il Palazzo Baronale

La Galleria d'Arte Moderna

IN MUSEO FINO A MEZZANOTTE

Civico Museo Revoltella, via Diaz 27 34123 Trieste
tel. 040-300938/311361 fax 040-302742 revoltella@comune.trieste.it

www.museorevoltella.it